

## 3. Présentation générale du contexte du projet

### 3.1. Historique du projet

L'affirmation d'une priorité marquée pour les liaisons de transport en commun de rocade s'est traduite, pour la banlieue parisienne, dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France (SDAURIF) de 1976 dans lequel figurait la réalisation d'une rocade à l'Est de Paris, puis dans le projet de Schéma Directeur des Axes Prioritaires de Surface de 1980 qui prévoyait 200 km de site propre. Cette idée a été reprise dans le Schéma des Transports Collectifs en Site Propre de 1986.

La ligne de tramway entre Saint-Denis et Bobigny a concrétisé cette priorité. Cette liaison a été mise en service en totalité le 21 décembre 1992. Le succès de l'opération et la confirmation, dans le Schéma Directeur de 1994, de la priorité accordée au développement d'un réseau complémentaire de transport en commun en site propre pour les liaisons de rocade (Grand Tram), ont permis de retenir dans un premier temps son prolongement à l'Est jusqu'à Noisy-le-Sec, dans un second temps son prolongement depuis Saint-Denis jusqu'à Colombes à l'Ouest et depuis Noisy-le-Sec jusqu'à Val de Fontenay à l'Est.

Le projet répond à l'objectif de l'État et de la Région Ile-de-France de réaliser une rocade complète de tramway en proche couronne.

Le contrat de plan État-Région 2000-2006 prévoyait 140,25 millions d'euros pour la section comprise entre la Gare de Noisy-le-Sec et Val de Fontenay. Les communes traversées étaient Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.

Cette opération prévoyait notamment la requalification de l'A186 en avenue paysagère remise à niveau et reconnectée aux voiries locales.

Une concertation a été organisée de mars à septembre 2001 pour recueillir l'avis des populations des cinq communes concernées par le tracé proposé. La concertation, réalisée au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, s'est tenue :

- Du 12 avril au 17 mai 2001 à Noisy-le-Sec,
- Du 26 mars au 14 mai 2001 à Romainville,
- Du 9 mai au 1 juin 2001 à Montreuil,
- Du 10 au 29 septembre 2001 à Rosny-sous-Bois,
- Du 9 au 23 mai 2001 à Fontenay-sous-Bois.

Le projet présenté à la concertation était celui issu de l'étude Barbagli/Segic réalisée en 1998 sous le pilotage de la DDE 93 (devenue DDT aujourd'hui) et de l'étude Isis sur les conséquences du Grand Tram pour les déplacements autour de la place Carnot réalisée sous la maîtrise d'ouvrage du STIF.

Le bilan de la concertation a fait apparaître que le projet est dans son ensemble bien accepté par la population. Les principales remarques émises sont les suivantes :

- A Noisy-le-Sec : Une rupture de charge entre la ligne de tramway T1 existante et ce projet de tramway ne paraît pas acceptable,
- A Romainville : Sont souhaitées l'absence d'expropriation sur le Boulevard Barbusse et l'étude de la mise en sens unique de ce boulevard,
- A Montreuil : Il est demandé d'étudier un profil de l'avenue paysagère à une voie de circulation par sens,
- A Rosny-sous-Bois : un tracé sans acquisition foncière doit être étudié (passage du tramway le long des bretelles A86).

Montreuil et Romainville se sont exprimées pour la suppression des bretelles de liaisons entre l'A3 et l'A186. Partout, la question de la restructuration des lignes de bus a été évoquée, ainsi que la sécurité des circulations douces.

La concertation s'est par ailleurs poursuivie dans plusieurs communes au-delà de l'exigence formelle que constitue l'article L.300-2 du code de l'urbanisme et a permis de compléter le schéma de principe présenté.

Une phase d'étude s'ensuit, qui aboutit à la réalisation d'un Schéma de Principe (dossier de base) approuvé partiellement (entre Noisy-le-Sec et le carrefour Théophile Sueur à Montreuil) par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France le 10 octobre 2002 dans sa variante qui permet le réaménagement de l'échangeur autoroutier A3/A186.

Le Conseil du STIF a :

- Approuvé ce dossier pour la seule section Noisy-le-Sec-Montreuil Théophile Sueur,
- Désigné les Maîtres d'ouvrage des études et des travaux : le département de la Seine Saint-Denis (responsable de l'insertion urbaine et coordinateur des Maîtres d'ouvrage) et la RATP (responsable des systèmes de transport).

Suite à l'élection d'une nouvelle équipe municipale en janvier 2003, la ville de Noisy-le-Sec a souhaité un réexamen des dispositions du dossier de base, remettant en cause notamment le principe d'un tracé dissocié empruntant les deux principaux axes du centre ville, perçu comme une coupure de la ville avec la crainte d'impacts négatifs sur les commerces, la circulation et l'accès aux communes avoisinantes pour les véhicules particuliers ainsi que pour l'identité urbaine de la ville.

En 2004, de nouvelles études sont engagées pour proposer de nouveaux tracés entre la gare de Noisy-le-Sec et la place Carnot à Romainville. Ces études ont permis de pressentir deux tracés alternatifs (desserte du centre ville par la rue Jean Jaurès ou desserte des quartiers Ouest par la rue Lamartine ) et d'en présenter un comparatif lors d'un complément de concertation organisé du 12 septembre au 10 octobre 2005 qui n'a toutefois pas permis de retenir un tracé. Ce document qui décrivait les 3 tracés étudiés sur Noisy-le-Sec (tracé dissocié et les 2 tracés alternatifs) constitue le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP).

Pour compenser le retard pris et pour satisfaire aux dispositions de la loi de démocratie de proximité, le STIF a approuvé, fin 2006, un DOCP couvrant l'ensemble du prolongement jusqu'à Val de Fontenay et présentant le tracé dissocié (schéma de principe de 2002) et les deux tracés alternatifs sur Noisy-le-Sec.

Un nouveau contrat de projet 2007 - 2013 a été signé le 23 mars 2007.

Un des grands projets de ce contrat est de contribuer à l'accessibilité avec le début des études et des premiers travaux d'opérations de transports en commun : amélioration de la ligne de métro n°13, T4 – Clichy-sous-Bois-Montfermeil, barreau de Gonesse (RER B-RER D), Tram Train Massy-Évry, prolongement d'Eole (RER E) à l'ouest, Grand Paris Express, Prolongement des lignes de métro n°1 et 11, Tramway Noisy-le-Sec/Montreuil, Tangentielle Ouest, aménagements de capacité entre Paris-Gare de Lyon et Villeneuve-Saint-Georges, etc.).

Saisi par le STIF, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), a alors recommandé d'ouvrir une nouvelle phase de concertation sous l'égide d'un garant.

Cette concertation menée en novembre et décembre 2008, sur les 5 communes concernées, a permis de présenter au public le projet, ses variantes de tracé et le résultat :

- D'études complémentaires : études urbaines à Noisy-le-Sec, étude relative à la modernisation du pôle gare de Noisy-le-Sec et au matériel roulant,
- Des études de définition conduites par le Département de la Seine-Saint-Denis sur les 4 communes de Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois, études qui ont permis le choix d'une équipe de maîtrise d'œuvre sur ces 4 communes (hors ouvrage de franchissement des autoroutes A3 et A86).

Après élaboration du bilan de cette concertation, le Conseil du STIF a, par la délibération n° 2009-0571 du 8 juillet 2009, décidé de poursuivre le projet en demandant au Département de la Seine-Saint-Denis et à la RATP d'élaborer :

- Le schéma de principe complémentaire,
- Le dossier d'enquête publique.

Par cette même délibération, le Conseil du STIF a précisé le cadre des études à venir notamment :

- Une desserte du centre ville de Noisy-le-Sec par le prolongement du T1 passant par la rue Jean Jaurès,
- Une desserte améliorée du sud de Noisy-le-Sec et la suppression de la mise en tranchée du tramway, rue des Ruffins à Montreuil,
- Un matériel roulant de nouvelle génération sur la ligne prolongée,
- L'élaboration d'un DOCP du projet de modernisation du pôle gare de Noisy-le-Sec,
- L'étude d'améliorations de la desserte des quartiers ouest de Noisy-le-Sec.

Le renouvellement du matériel roulant et la qualité du service attendu sur une ligne, à terme, de 25 km, ont conduit la Région Ile-de-France à financer une étude d'exploitation sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.

Cette étude a conclu à l'opportunité d'une coupure de la ligne en deux arcs exploités de manière indépendante, située à Bobigny – Pablo Picasso, et à la nécessité d'adapter les infrastructures entre ce lieu et le prolongement.

Cette disposition a conduit à élargir le périmètre d'intervention de l'opération de prolongement du T1 vers Val de Fontenay. Il devenait en effet nécessaire, dans le cadre du prolongement du T1 à Val de Fontenay, d'étudier les conditions d'insertion d'un double terminus tramway et l'agrandissement de quatre stations existantes entre Bobigny et Noisy-le-Sec pour répondre à l'accostage du nouveau matériel roulant tout en tenant compte du trafic voyageur en augmentation. Le linéaire de l'opération s'étend désormais de la station Bobigny - Pablo Picasso à la gare de RER de Val de Fontenay.

Le projet a déjà fait l'objet d'une convention de financement pour l'élaboration du Schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Cette convention notifiée le 24 septembre 2010, d'un montant de 10 M€ forfaitaire, est financée à hauteur de 70% par la Région et 30 % par l'État.

Le 26 septembre 2011, l'État et la Région ont signé la Convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013. Dans ce cadre, le projet de tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay est identifié en financement à hauteur de 75 M€ (ce 2008) réparti comme suit :

- à hauteur de 30 M€ au titre de la liste principale, financé à 100 % par la Région ;
- À hauteur de 45 M€ au titre de la liste complémentaire, qui pourront être mobilisés un an après la date de signature de la convention particulière.

D'autres conventions devront couvrir la totalité des phases études restantes, des acquisitions foncières et des travaux jusqu'à la mise en service du tramway.

## 3.2. Les acteurs du projet

### 3.2.1. État (Préfecture de région)

La Préfecture de la Région Ile-de-France détermine la stratégie de l'État pour la région et mène une réflexion prospective et interdisciplinaire, afin d'anticiper les évolutions de la région. Elle assure un rôle de coordination, d'impulsion et d'évaluation des politiques conduites au nom de l'État. Elle prépare les orientations nécessaires à la mise en œuvre des politiques nationales et communautaires (le développement économique et social, l'aménagement du territoire, notamment en matière de transports en commun).

Elle est partie prenante du projet de tramway entre Bobigny et Val de Fontenay, au travers des orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et du financement du projet.

### 3.2.2. Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), anciennement Syndicat des Transports Parisiens (STP) créé en janvier 1959, réunit, la Région Ile-de-France et les huit départements sous la présidence du Président du Conseil Régional d'Ile-de-France.

Le STIF est administré par un Conseil de 29 membres comprenant 15 représentants du Conseil Régional, 5 représentants du Conseil de Paris, 1 représentant par département (77, 78, 91, 92, 93, 94, 95), 1 représentant de la Chambre de Commerce et de l'Industrie et 1 représentant des présidents d'Etablissements Publics de Coopération Intercommunale d'Ile-de-France.

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Il assure trois missions :

- Mission d'organisation et de coordination de l'activité de la RATP, de la SNCF Ile-de-France et des 90 opérateurs privés dont il définit les conditions générales d'exploitation. Il assure l'équilibre financier du fonctionnement des transports publics grâce aux contributions des collectivités publiques. Il participe à l'élaboration des dossiers de création de lignes de transports en commun et les approuve,
- Mission de modernisation en approuvant les grands projets d'infrastructures du Contrat de Projet : le STIF veille à la cohérence des plans d'investissement et assure leur coordination ; il est en charge le suivi de la mise en œuvre des projets d'infrastructures et il soumet à l'approbation de son Conseil d'Administration les "schémas de principe" et les "avant-projets". Il cofinance avec la Région Île-de-France, des équipements améliorant la qualité de service,
- Mission de prospective en menant une politique active d'études pour la modernisation et l'adaptation des réseaux.

Le décret du 7 janvier 1957 modifié par le décret n° 2001-924 du 9 octobre 2001 permet au syndicat d'élaborer lui-même le "schéma de principe" ou de le faire élaborer.

Un accord entre le STIF et la RATP fixant l'indemnisation due au titre des transferts de propriété des biens et de reprise définissant le régime des ouvrages constitutifs de l'infrastructure de tramway et TCSP a été approuvé dans le cadre de la délibération n°2012/0146 du 6 juin 2012 concernant le transfert des biens entre le STIF et la RATP en application des dispositions de la loi ORTF (Organisation et à la Régulation des Transports Ferroviaires) du 8 décembre 2009.

Les études du Schéma de Principe ont été menées conjointement par la RATP, le Département de la Seine-Saint-Denis et la Direction Départementale de l'équipement de la Seine-Saint-Denis (DDE 93 devenue DDT) en partenariat avec les municipalités concernées, la SNCF, les Services de l'Etat et de la Région, sous l'égide du STIF.

Le conseil d'administration du STIF a pris en considération le schéma de principe de ce projet de tramway le 10 octobre 2002. Le STIF a approuvé le 11 octobre 2006 le Dossier d'Objectif et de Caractéristique Principale (DOCP).

C'est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, le STIF qui a confié au Département de la Seine-Saint-Denis et à la RATP la Maîtrise d'ouvrage (MOA) du projet à travers la délibération du Conseil du STIF du 08 juillet 2009.

L'organisation de la Maîtrise d'ouvrage fait ou fera l'objet de plusieurs conventions :

- Des conventions de MOA entre le Département de la Seine-Saint-Denis et le Département du Val-de-Marne,
- Des conventions d'organisation des Maîtres d'ouvrage entre le Département de la Seine-Saint-Denis et la RATP qui définiront les périmètres d'intervention de chacun des Maîtres d'ouvrage.

### 3.2.3. Région Ile-de-France

Le Conseil régional, conformément aux lois de décentralisation de 1982-1983 (et suivantes), s'est vu confier la gestion de différents domaines par l'État.

La région Île-de-France, représentée au conseil d'administration du STIF, est le principal financeur des opérations d'investissement, en particulier dans le cadre des Contrats de Plan et de Projet.

### 3.2.4. Départements

Jusqu'en 1964, la région Ile-de-France était composée de trois départements : la Seine, la Seine et Oise et la Seine et Marne. A partir de cette date, le département de la "Seine" a été divisé en quatre entités départementales distinctes : Paris, les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis. Le département de la Seine et Oise donna naissance au Val d'Oise, aux Yvelines, à l'Essonne et une partie des Hauts-de-Seine. Seule la Seine-et-Marne a gardé son appellation et l'intégrité de son territoire.

Depuis la loi de décentralisation de 1982, les départements s'administrent par des conseils élus. En effet, à chaque division du territoire français correspond une assemblée élue pour le département, il s'agit du Conseil Général.

Le Département de la Seine-Saint-Denis participe au financement de ce projet dans le cadre du contrat de projet. Le Conseil Général du Val-de-Marne a délégué la maîtrise d'ouvrage au Département de la Seine-Saint-Denis pour la partie du projet dans le Val-de-Marne.

Sur l'ensemble du linéaire de Bobigny - Pablo Picasso à Val de Fontenay, le Département de la Seine-Saint-Denis est Maître d'ouvrage coordonnateur, c'est-à-dire qu'il coordonne l'ensemble des MOAs de l'opération notamment la RATP.

Sur le tronçon en exploitation entre Bobigny - Pablo Picasso et la gare de Noisy-le-Sec : en plus de son rôle de coordonnateur, le Département de la Seine-Saint-Denis possède la MOA de la requalification de l'avenue Gallieni (RD 117) à Noisy-le-Sec de façade à façade hors :

- Plate-forme du tramway,
- Allongement des quais de la station Petit Noisy.

Sur le tronçon prolongé entre la gare de Noisy-le-Sec à la gare de Val de Fontenay : le Département est Maître d'ouvrage de l'insertion urbaine du tramway, c'est-à-dire qu'il réalise tous les aménagements des espaces publics le long du tramway de façade à façade hors :

- Plate-forme du tramway et stations du tramway,
- Postes de redressement et locaux techniques du tramway,
- Site de maintenance et de remisage des tramways,
- Franchissement de l'autoroute A86.

Le Département de la Seine-Saint-Denis et le Département du Val-de-Marne ont conventionné une délégation de la MOA afin que le Département de la Seine-Saint-Denis puisse intervenir pendant la phase études du projet sur la commune de Fontenay-sous-Bois.

Le Département du Val-de-Marne prend part au suivi des études sur l'ensemble du linéaire de l'opération.

L'organisation de la MOA à terme sur le Département du Val-de-Marne fera l'objet de discussion entre les partenaires du projet, notamment pour la phase travaux.

### 3.2.5. Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)

La RATP a été instituée par la loi du 21 mars 1948 pour prendre en charge l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs de la région parisienne. Elle exploite le réseau de bus, tramway et RER dans Paris et la proche couronne de banlieue. Au titre de son cahier des charges, la RATP détermine les conditions de construction, d'équipement, d'exploitation des réseaux de transports en commun qui lui sont confiés.

A l'issue de l'approbation du schéma de principe le 10 octobre 2002, la RATP a été désignée Maître d'ouvrage et exploitante du système de transport par le STIF.

La RATP participe au financement des infrastructures pour 20% de la part État - Région (soit 32,9 M€) par emprunt à taux bonifié auprès de la Région. Le financement du matériel roulant qui n'entre pas dans le périmètre du contrat de projet, sera pris en charge à 100% par la RATP. La RATP participe également au financement des infrastructures (Loi ORTF).

Sur l'ensemble du linéaire de Bobigny - Pablo Picasso à Val de Fontenay, la RATP est Maître d'ouvrage du système de transport, c'est-à-dire qu'elle réalise les études et travaux de la plate-forme du tramway, des stations, des postes de redressement, des locaux techniques du tramway, du site de maintenance et de remisage des tramways.

Sur le tronçon en exploitation entre Bobigny - Pablo Picasso et la gare de Noisy-le-Sec : la RATP est Maître d'ouvrage de la création du double terminus sur le pôle gare de Bobigny - Pablo Picasso. Elle est en charge en outre du réaménagement (notamment leur allongement) des quais des stations :

- Jean Rostand,
- Auguste Delaune,
- Pont de Bondy,
- Petit Noisy.

Sur le tronçon prolongé entre la gare de Noisy-le-Sec à la gare de Val de Fontenay : elle est Maître d'ouvrage du franchissement de l'autoroute A86. L'ouvrage construit ne supportant que le tramway, il a été décidé entre Maîtres d'ouvrage avec l'accord du STIF et des financeurs du projet, de transférer la MOA de ce franchissement du Département de la Seine-Saint-Denis à la RATP.

### 3.2.6. Communauté d'Agglomération Est Ensemble

Une communauté d'agglomération est un établissement public de coopération fondé par plusieurs communes regroupant au minimum 50 000 habitants.

Cette création a pour but, au travers de compétences, de mutualiser des services aux habitants et de faire naître des projets communs de développement à l'échelle d'un territoire plus vaste que celui de la commune.

En décidant de s'unir au 1er janvier 2010, les villes de Bagnole, Bobigny, Bondy, Les Lilas, Le Pré Saint-Gervais, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville ont constitué ensemble la plus grande communauté d'agglomération d'Ile-de-France et la sixième de France, avec près de 400 000 habitants.

La Communauté d'agglomération s'est vue dotée par la loi de 4 compétences obligatoires (développement économique, aménagement de l'espace communautaire, équilibre sociale de l'habitat, politique de la ville) et s'est choisie à sa création 5 compétences optionnelles (protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, assainissement, eau, équipements culturels et sportifs et action sociale).

A l'échelle d'un territoire plus vaste que celui des 9 communes qui la compose Est Ensemble peut mettre en place et soutenir des projets ambitieux dans des domaines clés : l'environnement, le développement économique et l'emploi, l'habitat et l'aménagement du territoire, la culture, les sports et les loisirs.

Pour l'aménagement du territoire, Est Ensemble souhaite en outre compléter le maillage de transports sur son territoire : elle compte faciliter les déplacements de sa population vers Paris mais aussi de banlieue à banlieue. Elle gère directement les navettes communales ; elle encourage, avec les neuf villes, le développement des circulations douces ; elle accompagne l'arrivée de nouvelles lignes de transports, comme par exemple le T Zen 3 sur l'ex RN3, le prolongement de la ligne 11 du métro ou celui du tramway T1.

### **3.2.7. Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien**

L'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien est une structure qui regroupe 16 collectivités territoriales : 14 communes et les conseils généraux de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Son objectif est de renforcer l'attractivité de l'Est parisien et développer économiquement ce territoire.

Les projets et grandes orientations de l'ACTEP portent sur le triptyque transport/logement/développement économique. Cette ligne directrice se décline en différentes actions, de la définition de stratégies par la réalisation d'études à la mise en œuvre de projets.

L'ACTEP participe notamment à l'élaboration de documents d'aménagement (SDRIF, ...), pilote des études (étude prospective sur le logement...) et analyse les dynamiques de développement à l'échelle intercommunale.

Le projet d'extension du tramway T1 recueille le soutien de l'ACTEP.

### **3.2.8. Communes**

Le projet de tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay s'inscrit sur les territoires des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Rosny-sous-Bois dans le département de la Seine-Saint-Denis et Fontenay-sous-Bois dans le département du Val-de-Marne.

Les communes ont le rôle d'exploitant et de gestionnaire des voiries communales. Elles délivrent également les arrêtés et les permis de construire.